

Fähre, Pferd und Wagen: das innernorwegische Verkehrssystem bei Jules Verne

Schnall, Uwe

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schnall, U. (1988). Fähre, Pferd und Wagen: das innernorwegische Verkehrssystem bei Jules Verne. *Deutsches Schiffsarchiv*, 11, 43-58. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55798-9>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

FÄHRE, PFERD UND WAGEN

Das innernorwegische Verkehrssystem bei Jules Verne

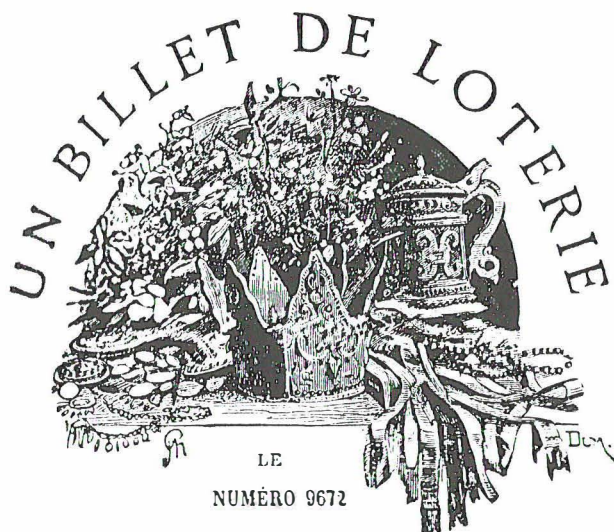
VON UWE SCHNALL

Reisen in Norwegen bietet dem Mitteleuropäer – wie der Jubilar bei vielen Aufenthalten selbst hat erfahren können – manch Ungewohntes, hin und wieder sogar auch heute noch einen Hauch des Abenteuerlichen. Das Schiff spielt dabei eine besondere Rolle, sei es, daß es einfach das bequemste (oder gar einzige) Verkehrsmittel zwischen Küstenorten darstellt, sei es, daß Straßen plötzlich am Wasser enden und der Autoreisende mit einem Fährschiff einen der unzähligen Fjorde oder Fjordarme überqueren muß. Die Landesbeschaffenheit stellt die norwegischen Verkehrsplaner vor andernorts unbekannte Schwierigkeiten, und sie erfordert riesige Summen für jedes Bauprojekt, so daß deren Zahl relativ bescheiden bleiben muß. Auf der Straße oder der Schiene bewegt man sich – von wenigen Ausnahmen z.B. im Südländ, um Oslo herum oder im Gudbrandsdal abgesehen – auf Verkehrswegen, die der Kunst der Ingenieure und der Straßen- bzw. Streckenbauarbeiter des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts zu danken sind. Was da geleistet worden ist, hat zu Recht weltweit Bewunderung gefunden, wie die Gebirgsstraße von Geiranger, die auf der Weltausstellung in Paris im Jahre 1900 im Modell gezeigt wurde.

Bis weit über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus war das Reisen im Landesinnern Norwegens mit großen Schwierigkeiten verbunden. Diese Situation ist natürlich nicht unbekannt; sehr viel weniger bekannt aber dürfte sein, daß eine überaus anschauliche Beschreibung dieses älteren innernorwegischen Verkehrssystems aus der Feder eines Autors vorliegt, bei dem im Zusammenhang mit Reisen eher an Fahrten zum Mond, zu den Polen, zum Mittelpunkt der Erde oder unter dem Meere gedacht wird als an solche von Christiania nach Bergen und dessen Gestalten Kapitän Nemo, Kapitän Hatteras und Phileas Fogg sicherlich bekannter sind als etwa Hulda und Joël Hansen, Sylvius Hog oder Ole Kamp. Gemeint ist Jules Verne (8. 2. 1828 – 24. 3. 1905).

Im November 1886 erschien im Verlag von J. Hetzel in Paris die Buchausgabe des Romans »Un Billet de loterie. Le Numéro 9672« (deutsch »Ein Lotterie-Los«), nachdem er im selben Jahr in den Nummern 43 (1. Januar) bis 44 (1. November) des »Magasin d'éducation et de récréation« abgedruckt worden war.¹ Die nicht allzu umfangreiche Geschichte spielt in Norwegen, in der Landschaft Telemarken. Hauptschauplatz ist der Weiler Dal, heute ein Teil der Kommune Rjukan, im Vestfjorddal zu Füßen des Gausta gelegen, kurz unterhalb des damals berühmten, heute gezähmten und daher weitgehend verschwundenen Rjukan-Wasserfalls.

Es erhebt sich natürlich die Frage, welche Aussagefähigkeit dieser kleine Roman des französischen Schriftstellers für die tatsächlichen Verhältnisse in Norwegen um die Mitte des vorigen Jahrhunderts haben kann. Im folgenden sollen deshalb zunächst die Stellung dieses Werkes in Vernes Schaffen und die Charakteristika der Erzählung dargestellt werden, bevor ich auf die Beschreibung des innernorwegischen Verkehrssystems im einzelnen eingehe.



Titelvignette der Originalausgabe.

Verne erzählt folgende, fiktiv im Jahre 1862 spielende Geschichte: In Dal führt die seit kurzem verwitwete Frau Hansen zusammen mit ihren Kindern Joël und Hulda eine kleine Herberge (d.h. eine jener Übernachtungsmöglichkeiten, wie sie seit dem Mittelalter sowohl an der Küste als auch an den Verkehrslinien des Binnenlandes in Abständen von Tagesreisen eingerichtet worden sind²). Der intelligente und sympathische Naturbursche Joël verdient als Berg- und Wanderführer durch das unwegsame Gebirge ein Zubrot zum schmalen Auskommen, seine reizende Schwester Hulda hilft der Mutter im Hause. Hulda ist ihrem ebenfalls außerordentlich tüchtigen und sympathischen Cousin, dem Waisenkind Ole Kamp, feierlich anverlobt. Um die ökonomische Grundlage der bevorstehenden Ehe zu sichern, ist Ole zum Fischfang ins isländische Meer und zu den Neufundland-Bänken gefahren. Zu Hause werden derweil die Hochzeitsvorbereitungen getroffen.

Die Zeit verstreicht, Ole kehrt nicht zurück. Längst ist sein Schiff überfällig. Schließlich erhält die Braut einen Brief, der als Flaschenpost aus dem Ozean gefischt worden ist: Oles Schiff hat Schiffbruch erlitten. Als letzten Gruß schickt der junge Mann seiner Braut ein paar Zeilen – auf die Rückseite eines Loses für die große staatliche norwegische Lotterie geschrieben. Dies Los, die Nummer 9672, sollte dem jungen Paar, nun wenigstens Hulda allein Glück bringen.

Inzwischen ist im Hause Hansen der Stortings-Abgeordnete Sylvius Hog Dauergast. Joël und Hulda hatten ihn beim Rjukan-Fall aus Lebensgefahr errettet, und geschwind wurde dieser sympathische, allseits verehrte und überall beliebte Professor aus Christiania, ein glühender norwegischer Patriot, zum väterlichen Freund und Beschützer der Geschwister. Als er von Huldas bzw. Oles Geschick erfährt, setzt er alle Hebel zur Rettung in Bewegung: Fischerboote und Marineschiffe suchen das betreffende Seegebiet nach eventuell Überlebenden ab – traurigerweise ohne Erfolg.

Doch ein weiterer Schicksalsschlag wartet bereits auf die Leidgeprüften. Frau Hansen ist dem Wucherer Sandgoist aus Drammen in die Hände gefallen, der die Familie aus Dal vertreiben will. Da inzwischen allerdings die Kunde von dem wunderbaren Auftauchen des Lotterieloses durch die Presse weltweit bekannt geworden ist, häufen sich die Kaufange-

bote zu immer höheren Preisen. Hulda, die nicht verkaufen will nicht eines möglichen Gewinnes wegen, sondern weil das Los der vermeintliche Abschiedsgruß ihres Verlobten ist, wird schließlich von der Mutter mehr oder weniger gezwungen, dem habgierigen Sandgoist das Los abzutreten, der dafür auf seine Forderungen gegenüber der Familie Hansen verzichtet.

Da spinnt Sylvius Hog im Hintergrund geheimnisvolle Fäden. Er fährt mit den Geschwistern zur Ziehung nach Christiania; der Hauptgewinn entfällt natürlich auf das Los Nr. 9672; doch das Los wird nicht von Sandgoist präsentiert, dem es niemand gönnt hat und dem Sylvius Hog es wieder hat abkaufen können, sondern von Ole Kamp! Er hatte den Schiffbruch doch überlebt, wovon Sylvius Hog inzwischen informiert war. Nach einer kurzen Ohnmacht Huldas begibt sich die ganze Gesellschaft wieder nach Dal, wo eine fröhliche norwegische Bauernhochzeit gefeiert wird.

Soweit der wirklich nicht weltbewegende Inhalt des Romans. Zweifellos enthält er eine ganze Reihe von auch sonst für Verne typischen Zügen und Motiven; ich nenne hier nur: das geheimnisvolle Papier (hier das Los) als Agens der Handlung³; die positive Heldin, deren Geschichte selbstverständlich mit einer Heirat endet⁴; den Sieg der Liebe über alle Hindernisse⁵, des Guten über das Böse⁶; die Waise oder Halbwaise im Mittelpunkt der Geschichte⁷; das Reisen (dazu weiter unten mehr) und vieles andere, dessen Darstellung das Werk geradezu mit dem Trivialroman verbindet.⁸ So sind denn auch die Gesamtwürdigungen selbst von Verne-Enthusiasten eher zurückhaltend, wenn man einmal von erklärenden Äußerungen kurz nach des Autors Tod absieht.⁹ Auch der Hauptherausgeber der großen Lausanner Ausgabe, Charles-Noël Martin, kann sich nicht zu mehr durchringen, als zu äußern, der Roman sei immerhin eines Jules Verne würdig, und er charakterisiert ihn als *eine sehr hübsche Liebesgeschichte*¹⁰ bzw. als *sehr sympathisch*.¹¹ Wie immer man auch Leben und Werk Jules Vernes zu gliedern versucht hat, überwiegend rechnet man »Un Billet de loterie« der Periode eines künstlerischen Abstiegs zu¹², und das Publikum war offenbar derselben Meinung; denn der Roman ist von Hetzel in der einfachen Oktavausgabe nur in einer Auflage von 10000 Exemplaren herausgebracht worden – wenig im Vergleich zu den Auflagenhöhen von 30000 bis 100000 für die frühen Erfolgsromane.¹³ Von Interesse ist das Büchlein allerdings außer für Verne-Spezialisten immer noch für Norweger und, wie zu sehen sein wird, für Verkehrs- und speziell Schifffahrtshistoriker.

Nicht allzu oft findet sich in der Literatur eine so enthusiastische Liebeserklärung an ein Land, wie sie Verne in seinem Roman für Norwegen bereithält. Selbst wenn wir uns dadurch der Frage nach dem Verkehrssystem nur auf Umwegen nähern, sollen die Hauptzüge, in denen sich diese Affektion äußert, kurz gestreift werden. Drei Dinge sind es vor allem, die Verne an Norwegen so faszinieren: die Landschaft, die Menschen, das innere Gefüge des Staatswesens.

Poetische Landschaftsschilderungen durchziehen unseren ganzen Roman, Schilderungen von großer Farbigkeit, die mit der platten Handlung versöhnen können und literarische Glanzpunkte bilden.¹⁴ Verne kommt zu dem Schluß: *All dies ist reizend und gehört zum köstlichsten Land der Welt. Kurz gesagt, Dal liegt in Telemarken, Telemarken liegt in Norwegen, und Norwegen, das ist die Schweiz mit mehreren tausend Fjorden, die dem Meere gestatten, um den Fuß seiner Gebirge zu brausen. [...] ... Telemarken, eine Landschaft, die vielleicht einzigartig in der Welt ist wegen der natürlichen Schönheit, die sie in sich birgt* (Kap. 2, S. 308, 310).¹⁵

Die Menschen entsprechen in ihrer Vortrefflichkeit der Einzigartigkeit der Landschaft. Nicht nur, daß dort niemand sein Haus verschließen muß, weil es ja keine Landstreicher und Übeltäter gibt (Kap. 1, S. 299f.), die Bewohner des Landes sind vielmehr insgesamt

Träger aller erdenklichen guten Eigenschaften, es sind einfache, ehrbare Leute (*simple et honnête*, Kap. 4, S. 327). Nach Norwegen haben sich die erhabenen Tugenden der Antike geflüchtet¹⁶, und selbst der für die Handlung des Romans notwendige Bösewicht, Sandgoist, erscheint im Vergleich zu anderen Negativfiguren Vernes nicht als abgrundtief böse; er ist eigentlich nur rücksichtslos habgierig. Die vier Hauptfiguren, Hulda, Joël, Mutter Hansen und Sylvius Hog (um Ole Kamp kreisen zwar ständig die Gedanken und Handlungen, er selbst tritt aber nur am Anfang und am Ende des Romans auf), sind besonders hervorgehobene Träger von bestimmten positiven »norwegischen« Eigenschaften¹⁷: Hulda, die zärtliche und gefühlvolle Heldin¹⁸, achtzehn Jahre alt, natürlich mit blondem, fast goldglänzendem Haar¹⁹, hübscher Figur, mädchenhaft, bescheiden und klug: *Wenn man sie sah, dachte man unwillkürlich an jene Hulda die Blonde, deren Namen sie trug und die die skandinavische Mythologie als glückbringende Fee um den häuslichen Herd schweben läßt* (Kap. 3, S. 322); Joël, fünfundzwanzig Jahre alt, tüchtig, hübsch, groß gewachsen, stolz, entschlossen, furchtlos, breitschultrig, dem Helden Rollo vergleichbar (Kap. 3, S. 318f.); Mutter Hansen, fünfzig Jahre alt, von hoher Gestalt, mit lebhaftem Auge *sie nahm auch nicht gern Rat und Hilfe an, da sie von der Sicherheit des eigenen Urteils unerschütterlich überzeugt war – in dieser Hinsicht eine echte Norwegerin*²⁰ (Kap. 3, S. 317); schließlich Professor Sylvius Hog, knapp sechzig Jahre alt, herzensgut, groß, gut gewachsen, liebenswürdig, *gesunder Geist in gesundem Körper*, einer der führenden Männer des Landes und wahrhafter Patriot (Kap. 9, S. 375f.).

In einem Land, das solche Menschen hervorbringt und in dem Männer wie Sylvius Hog den Ton angeben, können auch die politischen Zustände nicht anders als hervorragend sein. Zwar steht Norwegen noch unter der schwedischen Krone, doch die Freiheitsbestrebungen sind mächtig, und sie haben Vernes volle Sympathie.²¹ Schon aufgrund seiner Gesellschaftsstruktur ist Norwegen begünstigt; im Gegensatz etwa zu Schweden fehlt die Aristokratie: *In diesem privilegierten Land, in dem es keine Privilegien gibt, sind die Beamten die ergebenen Diener des Volkes. In einem Wort: vollkommene gesellschaftliche Gleichheit, kein politischer Unterschied.* (Kap. 9, S. 376). Großes Verdienst an diesem Zustand haben die Bauern, die lebhaftesten Anteil an öffentlichen Angelegenheiten nehmen und im Storting die Majorität haben, klaren Verstand besitzen und absolut unbestechlich sind (Kap. 10, S. 379). Die ganze Darstellung klingt wie eine politische Utopie und ist auch als solche aufgefaßt worden.²²

Immer wieder tritt in unserem Roman Vernes nahezu grenzenlose Bewunderung des Nordens, besonders Norwegens und seiner Menschen, zutage. Das wiegt umso schwerer, als es völlig verfehlt wäre, dies Werk etwa in die Nähe von Science-fiction-Literatur stellen zu wollen. Denn ist schon bei den sogenannten utopischen Romanen Vernes zu beachten, daß er in der Regel keine von der unsrigen Welt völlig abgelösten neuen Welten erfindet – seine Geschichten spielen im Gegenteil meist in seiner Gegenwart oder der damals unmittelbaren Zukunft und schildern konsequent weitergedachte Realität und technische Möglichkeit des 19. Jahrhunderts²³, so liegt der Fall bei »Un Billet de loterie« insofern noch anders, als zwar die Fabel erfunden und aus allen oben angesprochenen Ingredienzen zusammengebraut, der Ort der Handlung aber exakt beschriebene Wirklichkeit ist, wenn auch möglicherweise hie und da eine etwas verklärte. Die in der Verne-Literatur häufig anzutreffende Behauptung nämlich, der Autor habe seine Reisen am Schreibtisch erfunden und sei im Leben nur wenig unterwegs gewesen, ist zwar eine sehr eingängige Vorstellung, aber nur bedingt richtig.²⁴ Sicherlich besteht ein gewisses Mißverhältnis zwischen seinen Romanen, die über weite Strecken ein Stück Reiseliteratur, ja fast Reisehandbücher sind²⁵ (Verne selbst hat das durch die Wahl des Kollektivtitels »Les Voyages extraordinaires« für eine Reihe seiner Bücher unterstrichen), und der relativ geringen Zahl seiner eigenen Rei-

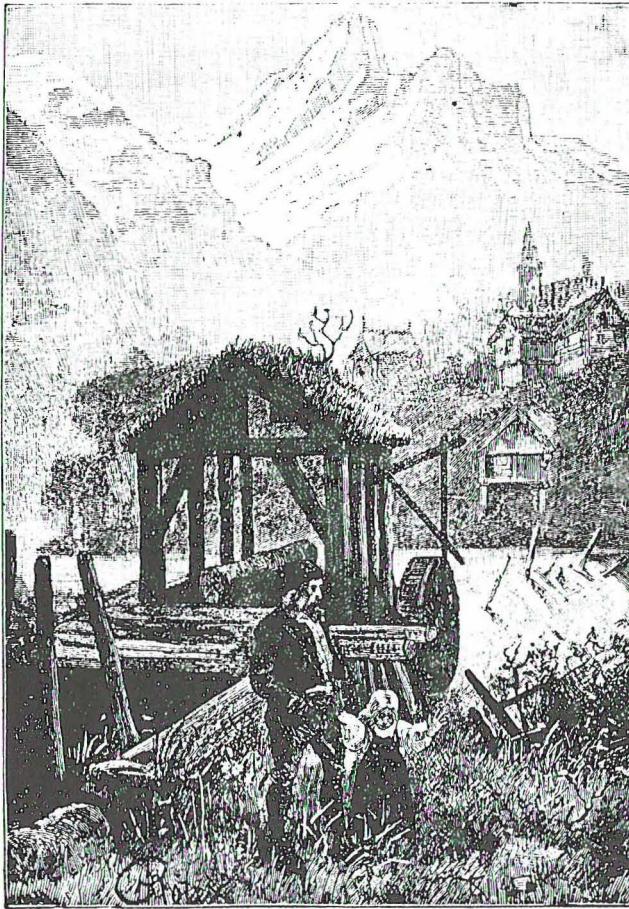
sen. Immerhin aber haben sie ihn ins Mittelmeer, nach Nord- und Westeuropa und an Bord der GREAT EASTERN über den Atlantik nach Amerika geführt; und die Zeit der absoluten Mobilität begann ja erst. Das Reisen – und übrigens auch die Reisemittel – spielen im Gesamtwerk Vernes eine konstituierende Rolle, die Freude an der Geographie und an deren Vermittlung, besonders an die Jugend, ist durchgängig spürbar.²⁶

Zweimal ist Jules Verne in Norwegen gewesen, 1861 und 1881, das erste Mal mit seinem Freund, dem Komponisten Aristide d'Hignard, an Bord eines Handelsschiffes, zwanzig Jahre später mit Raoul Duval und Louis-Jules Hetzel, dem Sohn seines Verlegers, auf seiner eigenen Dampfyacht SAINT-MICHEL III.²⁷ Über beide Reisen findet man fast in der gesamten Verne-Literatur wenig Detailliertes. Eher vage beschränken sich die meisten Autoren auf wenige allgemeine Bemerkungen im Gefolge der ersten großen Verne-Biographie von Marguérite Allotte de la Fuÿe, die zur ersten Reise nur zu bemerken wußte: ... *Hignard et Verne s'en vont vers le soleil de minuit, touchent çà et là, les côtes norvégiennes, entrevoient les fiords, pressentent les îles froides, les mers tristes, que Jules préférera toujours, par on ne sait quel caprice ou quels atavismes profonds, aux, mers ensoleillées. Il aperçoit ou imagine l'Islande volcanique, la terre de glace et de feu, et cette vision trace en son esprit, un cadre qu'il remplira plus tard.*²⁸ Noch 1978 wiederholt Thomas Ostwald die alten Klischeevorstellungen zur Reise von 1861: *Er sah zahlreiche Fjorde, bekam jedoch nur ein flüchtiges Bild der wilden und urwüchsigen Landschaft vermittelt. Seine Reiseeindrücke legte er in dem Roman »Ein Lotterielos« (1886) nieder.*²⁹ Aber gerade dieser Roman enthält derart viele präzise Schilderungen der norwegischen Landschaft, daß sie nicht mit einem »flüchtigen Eindruck« zu erklären sind, und Verne selbst behauptet denn auch expressis verbis das Gegenteil: *Der Verfasser hat das Vergnügen gehabt, es [d.h. Telemarken] zu besuchen. Er hat es auf Wagen durchstreift und die Pferde an den Stationen gewechselt – wenn es welche gab. Er hat davon einen Eindruck von Zauber und Poesie mit heimgebracht, der in seiner Erinnerung noch immer so lebhaft ist, daß er dieser schlichten Erzählung wohl einen Anflug davon verleihen zu können wünschte.* (Kap. 2, S. 310).³⁰

1973 hat Henri Pons in einem kleinen Artikel endlich Belege dafür beibringen können, daß Jules Verne nicht nur – wie die älteren Biographen meinten – hie und da norwegischen Boden betreten hat, sondern daß er – im Einklang mit seinen oben zitierten Behauptungen – tatsächlich im Landesinnern gereist ist, genauer gesagt, daß er das Vestfjorddal, die Ortschaft Dal und den Rjukan-Fall besucht hat; mit anderen Worten: daß er genau weiß, wovon er bei der Schilderung Telemarkens spricht.³¹ Pons verweist auf ein 1883 erschienenes Buch von Jules Leclercq: *Voyage dans le Nord de l'Europe, 1871–1873*, in dem der Verfasser minutiös und streng sachlich seine langen Reisen in Norwegen beschreibt. Anlässlich seines Aufenthaltes in Dal 1873 notiert Leclercq, daß Jules Verne vor zwölf Jahren da gewesen sei; er habe des Autors Eintrag in das alte Gästebuch gesehen.³² Da der Roman »Un Billet de loterie« erst 1886 erschien³³, kann Leclercq ihn nicht gekannt haben. An der Richtigkeit seiner Angabe über Vernes Aufenthalt in Dal kann demnach kein Zweifel bestehen.

Wenn aber Vernes Aufenthalt im Landesinnern Norwegens nunmehr entgegen der älteren Auffassung unbezweifelbar feststeht, dann darf man auch seiner oben zitierten Behauptung wohl Glauben schenken, er sei im Lande hin- und hergereist. Das heißt wiederum, daß seine Angaben und Beschreibungen, da aus eigenem Erleben und Augenschein gewonnen, vertrauenswürdig sind. Verne reiste 1861, Leclercq zwölf Jahre später, und da hat sich doch schon einiges verändert. Leclercq berichtet detailliert über alle Einzelheiten seiner Reise, auch über die Wege, die Landschaften, die Verkehrsmittel usw., so daß seine Darstellung weitgehend zur Kontrolle der entsprechenden Passagen in Vernes Roman dienen kann.

In den zwölf Jahren zwischen beiden Reisen hat in Norwegen das Zeitalter der Eisenbahn begonnen, wenn auch, der Landesbeschaffenheit wegen, in vergleichsweise bescheidenem



Der Weiler Dal in der Vorstellung von Georges Roux: Er gerät zur alpenländischen Idylle. (Illustration der Erstausgabe)

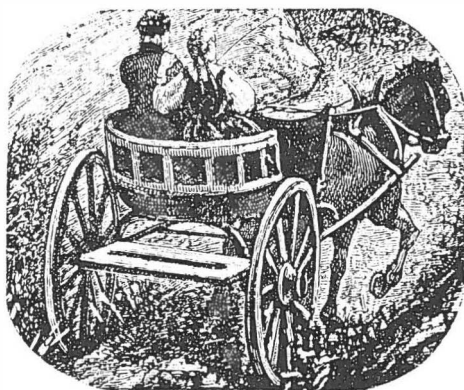
Maße: Leclerq kann die kurze Strecke von Drammen (hierher war er von Oslo aus mit dem Schiff gefahren) nach Hokksund auf der Schiene zurücklegen.³⁴ Verne sah seinerzeit die Ära der Eisenbahnen in Norwegen erst heraufdämmern (Kap. 2, S. 3 10f.), eines Verkehrsmittels übrigens, dem er größtes Interesse entgegenbrachte.³⁵ Sein Sylvius Hog unternimmt seine Fußtour durch halb Norwegen, auf der er auch Dal besucht, u.a. deshalb, um sich wegen einer geplanten Eisenbahnverbindung zwischen Christiania und Trondheim umzusehen (Kap. 9, S. 378).

Als zweite wichtige verkehrstechnische Neuerung, die in den zwölf Jahren zwischen beiden Reisen in Norwegen Einzug gehalten hat, ist die Einführung der Dampfschiffahrt auch auf den Binnenseen zu nennen: Verne befuhr den Tinnsjø noch mit einem Ruderboot (darauf komme ich weiter unten zurück), Leclerq konnte ein Dampfschiff benutzen, das ihn von Tinnoset am Süden des Tinnsjø nach Mæl am Eingang des Vestfjorddals brachte, das kleine Schiffchen RJUKAN, ... ohne Verdeck, 2 m breit, ungefähr 8 m lang. In der Mitte steht eine Maschine, so groß wie ein Stubenofen, die zischt, keucht und qualmt ...³⁶ An der Küste waren natürlich schon längere Zeit Dampfer in Fahrt, und Sylvius Hog kann im Roman auf seiner Reise von Dal nach Bergen auf dem Hardangerfjord die RUN benutzen, einen kleinen Dampfer, der regelmäßig auf diesem Fjord verkehrt (Kap. 13, S. 420).

Müßte man Vernes Darstellungen von Reisen im »Billet de loterie« z.B. seiner Reise zum Mond oder ähnlichen Werken an die Seite stellen, wäre der Quellenwert unseres Romans freilich gering. Ich hoffe jedoch in den bisherigen Bemerkungen die Sonderstellung unseres Romans deutlich gemacht zu haben. Die oft verkannte Realitätsbezogenheit Vernes im allgemeinen zusammen mit der detaillierten Verarbeitung persönlicher Eindrücke, gewonnen auf einer nachweislich durchgeführten Reise ins Innere Norwegens, verleihen dem Werkchen in der Beschreibung der Verkehrssysteme einen Grad von Authentizität, der es zu einer der bemerkenswertesten Quellen für die Verkehrsgeschichte Norwegens erhebt.

Verne schildert die verschiedenen Arten des Reisens in Norwegen, die wegen der schon mehrfach angesprochenen Landesbeschaffenheit meist nacheinander auf ein und derselben Route vonnöten sind: zu Fuß, mit Pferd und Wagen, zu Schiff. Im folgenden sollen anhand von Vernes Schilderungen die Verhältnisse auf dem Weg durch Telemarken zwischen Oslo und Dal und zwischen Dal und Bergen dargestellt werden.

Mit einer Besonderheit des norwegischen Verkehrswesens macht Verne seine Leser gleich durch die Figur des Joël bekannt, mit der Beförderungspflicht, norwegisch *skysseplikt*.³⁷ Der junge Hansen ist Berg- und Wanderführer, *skysskarl* (bzw. in der älteren norwegischen Schreibung, die Verne natürlich benutzt, *skydskarl*). Seine Aufgabe ist es, Reisende mittels kleiner Wagen (*skydsvogn*, bei Verne meist *kariol*) oder zu Fuß durch seinen Bezirk zu führen (Kap. 3, S. 318f.), ja sein Zukunftstraum besteht darin, dies Beförderungswesen entscheidend zu verbessern – und damit natürlich auch seine Einkünfte (Kap. 4, S. 326). Die Beförderungspflicht gehörte zu den ältesten Dienstleistungspflichten der norwegischen Bauern. Waren sie zunächst nur verpflichtet, den König bzw. dessen Amtsträger in ihrem Bezirk zu befördern, und zwar unentgeltlich, so galt diese Pflicht später auch gegenüber Privatreisenden. Allerdings mußten diese einen Obulus entrichten. Erst im 19. und 20. Jahrhundert ist diese *skysseplikt*, die vor allem von Anwohnern an Hauptwegen als drückend empfunden wurde, weggefallen.³⁸



Der Skydsvogn (kariol), ebenfalls eine vom Künstler phantasievoll verbesserte Version. (Illustration von Georges Roux zur Erstaussage).

Die Reisenden wurden teils über Fußsteige geführt, teils konnten kleine Reisewagen benutzt werden, wo die Anlage eines oft schmalen, holperigen und steilen Weges überhaupt möglich war.³⁹ Verne beschreibt diese ungefederten, unbequemen Fahrzeuge nicht ohne Humor: *Man kennt den Wagen [kariol], diesen Fortbewegungsapparat, den die Skandinavier ganz besonders lieben. Zwei lange Deichseln, zwischen denen im Kummert ein Pferd läuft, von gelblicher Farbe und mit starker Mähne, gelenkt durch eine simple Leine als*

Trense, die nicht durch das Maul geführt, sondern an der Nase befestigt ist – zwei große, schmale Räder, deren ungefederte Achse einen kleinen farbigen Sitzkasten trägt, der kaum für eine Person groß genug ist – kein Verdeck, keine Schutzdecke, kein Fußtritt – hinter dem Kasten ein Brett, auf das der Skydskarl sich hocken kann. Das Ganze ähnelt einer gewaltigen Spinne, deren doppeltes Netz durch die beiden Räder des Gefährts gebildet wird. Und doch kann man mit so einem rudimentären Apparat ohne allzu große Erschöpfung Etappen von 15 bis 20 Kilometer zurücklegen. (Kap. 6, S. 342f.; vgl. auch Kap. 8, S. 359). Ein solches Gefährt mußte einem an Kutschen gewöhnten Mitteleuropäer allerdings absonderlich vorkommen, so daß auch Leclerq es auf nahezu gleiche Weise beschreibt.⁴⁰ Und doch war diese Transportmöglichkeit schon ein gewaltiger Fortschritt gegenüber der Zeit, als man das Land bestenfalls auf dem Pferderücken durchqueren konnte.⁴¹

Doch im Vestfjorddal war die Möglichkeit, den *Skydsvogn* zu benutzen, beschränkt. Zwar konnte man von Dal nach Mæl mit dem Wagen fahren, aber in der anderen Richtung mußte man Pferd und Wagen nach einiger Zeit stehen lassen – Verne spricht von zwei Stunden Wagenfahrt und den Rest des Weges zum Rjukan-Wasserfall zu Fuß zurücklegen (Kap. 8, S. 361); denn nur ein halbsbrecherischer Fußsteig, der Maristi (die mit ihm verbundene aitiologische Sage teilt Verne in Kap. 8, S. 363 mit), führt hier weiter in Richtung Møsvatn. Doch auch den Fahrweg dürfen wir uns nicht sehr komfortabel vorstellen: *Es ist ein bezaubernder Weg von Dal zu den Wasserfällen, obwohl verschwenderisch mit Hindernissen versehen. Freilich ist es eher ein Pfad als eine Straße. Kaum behauene Balken, die über die Zuflüsse des Måna gelegt sind, überqueren sie und bilden alle paar hundert Schritte kleine Brücken. Aber das norwegische Pferd ist daran gewöhnt, sie mit sicherem Fuß zu überwinden, und wenn der Wagen auch keine Federn hat, mildert doch die lange, etwas elastische Deichsel in gewissem Grade die Stöße durch den Untergrund des Weges.* (Kap. 8, S. 359f.). Leclerq bestätigt in seinem Bericht auch diese Schilderung, ist sogar eher noch drastischer.⁴²

Es versteht sich fast von selbst, daß bei diesem Straßenzustand der Weg auf dem Wasser, d. h. auf den Binnenseen, bevorzugt wurde.⁴³ Verne gibt zwei besonders markante Beispiele dafür: Als Sylvius Hog im Zuge der Nachforschungen nach dem Verbleib des vermißten Ole Kamp von Dal zu befreundeten Reedern nach Bergen reist⁴⁴, verfolgt er mit verschiedenen Verkehrsmitteln folgende Route: Von Dal nach Mæl mit dem *Skydsvogn*, von dort im Boot über den Tinnsjø nach Tinnoset, weiter wieder mit dem *Skydsvogn* durch Hardanger zum Hardangerfjord, dann mit dem schon genannten Dampfer RUN den ganzen Fjord entlang und durch die Bergen vorgelagerte Inselwelt bis zu jener alten Handels- und Hansestadt (Kap. 13, S. 420).

Wesentlich ausführlicher schildert er die Fahrt des Sylvius Hog mit seinen beiden Schützlingen Joël und Hulda von Dal nach Christiania/Oslo, wobei sogar einzelne Abschnitte der Reise im Gespräch zwischen Joël und dem Professor mit dem Für und Wider erörtert werden. Ich zitiere im folgenden (mit einer Ausnahme) nur die das Verkehrssystem betreffenden Passagen des 16. Kapitels (S. 455ff.); die lesenswerten Landschaftsschilderungen bleiben aus Platzgründen ausgespart:

Am folgenden Morgen trug der Wagen des Werkführers Lengling Sylvius Hog und Hulda davon, die Seite an Seite in dem kleinen bemalten Sitzkasten Platz genommen hatten. Man weiß ja, daß es für Joël keinen Platz mehr gab. Der wackre junge Mann ging also zu Fuß, dicht neben dem Pferd, das fröhlich den Kopf schüttelte. Die vierzehn Kilometer von Dal bis Mæl waren für den kräftigen Wanderer ja eine Kleinigkeit. [...]

Zweieinhalb Stunden, länger brauchte man nicht, um Mæl am Ende des Tinnsjø zu erreichen, wo der Wagen anhalten sollte. Weiter hätte er auch nicht fahren können, es sei denn, er wäre ein Schwimmfahrzeug gewesen. An dieser Stelle des Tales beginnt nämlich der »See-



Das mittlere Telemarken vom Vestfjorddal bis Kongsberg. (Ausschnitt aus Blatt 1 2, Sør Norge, aus Cappelen's Bil og turistkart 1 : 325 000, 1965)

weg«. Hier befindet sich ein sogenannter »vandskyde«, d.h. eine Wasser Fahrstation. Dort warten die gebrechlichen kleinen Boote, die auf der ganzen Länge und Breite des Tinnssjø den Dienst versehen.

Für den Weg von Tinnoset am Südennde des Tinnssjø nach Kongsberg gibt es zwei Möglichkeiten. Die kürzeste Verbindung ist die folgende:

Sehr einfach: Einmal in Tinnoset, Herr Sylvius, werden wir über Vik und Bolkesjø den Follsja umfahren, um nach Mose und von dort nach Kongsberg, Hokksund und Drammen zu gelangen. Sylvius Hog allerdings plädiert für einen Umweg, um Joël einen Besuch bei seiner Freundin Siegfried [sic!] zu ermöglichen, die bei Bamble im Heddal wohnt. Die Fahrt, die diesmal südlich des Follsja entlangführt, wird dadurch zwar um ein paar Stunden verlängert, sie ist aber auch bequemer.

Man fährt also nun mit dem Boot über den Tinnssjø, auf dem gewaltige Mengen von Floßholz treiben, und erreicht gegen vier Uhr nachmittags Tinnoset.

Wie er [Sylvius Hog] Joël schon vorher gesagt hatte, erwartete ein Wagen ihn am Ufer. Im Hinblick auf diese von ihm schon längst fest beschlossene Reise hatte er Herrn Benett in Christiania geschrieben [das Reisebureau existiert noch heute], ihm Reisemöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, die weder Aufenthalt noch Beschwerden verursachen. Deshalb befand sich an dem besagten Tage auch eine alte Kalesche in Tinnoset, deren Kasten reichlich mit Eßwaren gefüllt war. Also war für die ganze Wegstrecke ihr Fortkommen garantiert, und gleichermaßen war ihre Ernährung gesichert, was sie der Notwendigkeit enthob, ihre Zuflucht zu den halb angebrüteten Eiern, der geronnenen Milch und der spartanischen Kraftbrühe der Bauernhöfe von Telemarken zu nehmen.

Um acht Uhr abends trifft die Gesellschaft in Bamble ein, bereits eine Stunde später wird die Reise mit frischen Pferden fortgesetzt. Die in jenen hohen Breiten zur Sommerzeit helle Nacht gestattet die Weiterfahrt.

Es ist eine schöne, ziemlich bergige Straße, die von Bamble nach Kongsberg führt, an Heddal vorbei, südlich des Follsja. Sie durchquert so den ganzen mittleren Teil Telemarkens, wobei sie die Flecken, Dörfchen und Höfe der Gegend verbindet.

Die Reise führt an Norwegens größter Stabkirche vorbei, der von Heddal, und obwohl Vernes Bemerkungen über dieses Bauwerk nichts über die Verkehrsverhältnisse aussagen, seien sie hier aus kulturhistorischem Interesse zitiert. Der Autor steht dieser genuin norwegischen Baukunst offenbar etwa ratlos gegenüber: *Eine Stunde nach der Abfahrt [von Bamble] konnte Sylvius Hog, ohne dort anzuhalten, die Kirche von Heddal erblicken, ein altes, höchst merkwürdiges Gebäude, mit Spitzen gekrönt, die sich übereinandertürmen, ohne Rücksicht auf eine Regelmäßigkeit der Linien. Das Ganze besteht aus Holz, von den aus dicht aneinandergefügten Balken und sich überlappenden Brettern bestehenden Wänden bis hinauf zum obersten Glockentürmchen. Diese Aufhäufung von Pfefferbüchsen ist, so scheint es, ein ehrwürdiges und hochverehrtes Denkmal der skandinavischen Architektur des dreizehnten Jahrhunderts.*

Man fährt die ganze Nacht hindurch und erreicht um fünf Uhr morgens Kongsberg, wo der Laagen auf einer Brücke überquert wird. Nach dem Pferdewechsel geht's geschwind weiter.

Am Ausgang der Stadt mußte der Reisewagen eine sehr steile Rampe hinaufsteigen, die kühn in die Flanke eines Berges geschnitten war. [...]

Die Holzstadt Hokksund lieferte ein neues Gespann für die Kalesche. Hier fand man lange Straßen, doch häufig durch auf Bolzen drehbare Gatter verschlossen, die man sich gegen Bezahlung von fünf oder sechs Schillingen öffnen lassen mußte.

Gegen Mittag erreicht die Reisegesellschaft die Stadt Drammen, deren lebhafter Hafen durch viele Flöße geradezu verstopft ist. Nach einer kurzen Mittagsrast geht es nun auf der relativ guten Landstraße weiter, und gegen neun Uhr abends fährt man endlich in Christiania ein. Wenn man annimmt, daß die drei Reisenden etwa um fünf Uhr morgens in Dal aufgebrochen sind, hat die gesamte Fahrt nach Oslo 40 Stunden gedauert.⁴⁵

Rekapitulieren wir noch einmal: Vernes Reisegesellschaft fährt von Dal durch das Vestfjorddal bis Mæl mit dem Wagen, von dort über den Tinnsjø bis Tinnoset mit dem Boot, von Tinnoset bis Oslo weiter mit einem – nun allerdings bequemeren – Wagen, wobei man für die letzte Etappe auch ein Schiff, sogar ein Dampfschiff (*vapeur-omnibus*, Kap. 16, S. 466), hätte benutzen können. Leclercq bediente sich – in umgekehrter Richtung reisend – von Oslo bis Drammen eines Schiffes, stieg dort in die neue Eisenbahn, die ihn bis Hokksund brachte, nahm von Hokksund nach Tinnoset einen *Skydsvogn*, überquerte den Tinnsjø bis Mæl mit einem kleinen Dampfschiff und legte die letzte Strecke bis Dal wieder auf einem Wagen zurück.⁴⁶ Verne hat dabei den Reiseverlauf und die Route derart genau beschrieben, daß Daniel Compère 1975 praktisch mit unserem Roman als Reiseführer in der Hand die Fahrt hat wiederholen können, wobei aber weder ihm noch Henri Pons in seinem schon mehrfach genannten Aufsatz – wegen der gänzlich anderen Fragestellung – die Bedeutung des Werkes für die Verkehrsgeschichte Norwegens bewußt geworden ist.⁴⁷

Diese vielfach »gebrochenen« Verkehre waren in älterer Zeit die Regel. Man bevorzugte den Wasserweg⁴⁸, vor allem dort, wo die Güte der Straßen zu wünschen übrig ließ – und das war fast überall der Fall –, oder dort, wo die Struktur des Landes dem Wegebau schier unüberwindliche Hindernisse entgegenstellte, z. B. im Hochgebirge. Ein besonders prägnantes Beispiel dafür ist die Schilderung einer Reise von Lindau am Bodensee auf dem schnellsten Wege nach Mailand, ausgeführt im Jahre 1627; sie verlief folgendermaßen:

Abfahrt am Montagnachmittag ab Lindau mit dem Schiff nach Fussach, von dort zu Pferd nach Feldkirch, dann nach Chur, anschließend auf besonders trittsicheren Pferden durch die Via Mala und über den Splügen-Paß nach Chiavenna, von dort weiter zu Pferd

Einschiffung in Mæl am Tinnsjø. (Illustration von Georges Roux zur Erstausgabe). – Das von Verne genannte Birkenrindenboot hat der Künstler sich wohl nicht vorstellen können; statt dessen bildet er ein resolutes hölzernes Plankenboot ab.



nach Novate, dann mit dem Boot in zwanzig Stunden (mit Nachtfahrt) nach Como, nach einem Nachtritt früh am Sonntag Ankunft in Mailand.⁴⁹

Verne schildert also ein Verkehrssystem, das auch andernorts Parallelen hat. Es kommen aber bei Verne noch einige Bemerkungen über die Wasserfahrzeuge auf dem Tinnsjø hinzu, die ich bisher übergangen habe, deren Bedeutung für den Schifffahrtshistoriker aber kaum hoch genug eingeschätzt werden kann. Die beiden betreffenden Stellen seien deshalb hier vollständig wiedergegeben: *In Mæl angekommen, schickte Sylvius Hog seinen Begleiter mit dem Wagen wieder zurück [sc. nach Dal]. Er reiste auf einem jener Boote aus Birkenrinde (une de ces embarcations d'écorce de bouleau) weiter, die den Dienst auf dem Tinnsjø versehen.* (Kap. 13, S. 420).

Dort [d.i. in Mæl] warten die gebrechlichen kleinen Boote, die auf der ganzen Länge und Breite des Tinnsjøs den Dienst versehen. [...] Zwei Bootsleute befanden sich auf der äußersten Spitze des Ufers. Ein Boot aus Birkenrinde (une barque en écorce de bouleau), dessen völlig instabiles Gleichgewicht den Mitreisenden keine einzige Bewegung von einem Bord zum anderen gestattet, war zum Ablegen bereit. [...] Das Boot war bereit. Alle drei nahmen Platz auf einem Haufen von grünen Blättern, die im Heck aufgeschüttet waren.

Zugleich rudern und steuern trieben die beiden Bootslente das Fahrzeug hinaus. (Kap. 16, S. 456, 458). (Sperrungen von mir).

Diese Belegstellen für das Vorhandensein von Birkenrindenbooten im südlichen Norwegen um die Mitte des vorigen Jahrhunderts sind eine kleine Sensation.

Beinahe alle mit dem Bau, der Geschichte und Verbreitung von Rindenbooten in Europa zusammenhängenden Fragen wurden und werden noch immer in der Forschung kontrovers diskutiert, zumal archäologisches Material spärlich und fast stets nicht eindeutig ist. Außer dem nur mangelhaft erhaltenen und dokumentierten Byslätt-Boot⁵⁰ sind hier vor allem Boote zu nennen, für die samischer, möglicherweise auch karelischer Einfluß angesetzt wird⁵¹, obwohl Rindenboote offenbar schon auf skandinavischen Felsbildern der Bronzezeit und auf Bronzegeßäten des Nordischen Kreises dargestellt wurden. Detlev Ellmers hat die Argumente im einzelnen zusammengestellt.⁵² Die wissenschaftliche Diskussion soll hier nicht ausführlich aufgenommen werden, denn ich habe keineswegs die Absicht, sie hier etwa um eine neue Variante zu bereichern. Die Hinweise sollen lediglich dazu dienen, die Bedeutung des durch Verne überlieferten Sachverhalts zu unterstreichen, und mein Ziel ist es dabei, auf diese rezente Quelle aufmerksam zu machen.

Voraussetzung dafür ist natürlich, daß Vernes Schilderung vertrauenswürdig ist. Im ersten Teil dieses Artikels ist das Notwenige über den Quellenwert des Romans »Un Billet de loterie« zusammengestellt worden, soweit Realia des norwegischen Alltags um die Mitte des vorigen Jahrhunderts betroffen sind. Hinzu kommen noch weitere Beobachtungen:

Daß sich gerade in Telemarken als sog. volkswundlichem Rückzugsgebiet altertümliche Verhältnisse sogar bis weit in unser Jahrhundert hinein erhalten haben, ist allgemein bekannt, und was den dortigen Bootsbau im besonderen betrifft, so habe ich selbst noch vor wenigen Jahren auf dem Byglandsfjord Ruderboote benutzt, die man auch mit bestem Willen in keine skandinavische Bootsbautradition einordnen kann. Speziell für Vernes Äußerungen ist zu beachten, daß er zwar leider die Boote auf dem Tinnsjø nicht näher beschreibt, daß aber andererseits die zweimalige Bezeichnung »Birkenrindenboot« als rein deskriptiv aufgefaßt werden muß: Sie ist voraussetzungs- und folgenlos, spielt für die Geschichte keine Rolle und wird so mit ziemlicher Sicherheit zu jenen Teilen des Romans gehören, für die der Autor seine genauen Beobachtungen auf der Reise von 1861 verarbeitet hat. Hätte er nur die relative Gebrechlichkeit dieser Fahrzeuge andeuten wollen, hätte er es bei den auch sonst z.B. bei den Ruderfähren über den Måna (*petit bac*, Kap. 7, S. 353) verwendeten Adjektiva bewenden lassen können (vgl. *fragile embarcation, kariol rudimentaire* usw.). Gerade das Außergewöhnliche an den Booten des Tinnsjø, daß sie nämlich aus Birkenrinde statt aus hölzernen Planken gebaut worden sind, hat offenbar Vernes Aufmerksamkeit erregt. Diese besondere und längst veraltete Konstruktion war übrigens wohl auch der Grund dafür, daß für die Passagiere keine Sitzbänke haben eingebaut werden können, sondern daß diese auf einer Schüttung aus belaubten Zweigen sitzen mußten, zum einen, um es wenigstens etwas bequem zu haben, zum anderen, um die empfindliche Bootshaut zu schützen.⁵³

Nach allem sehe ich keine durchschlagenden Argumente gegen die Verlässlichkeit von Vernes Aussagen, soweit sie die hier behandelte Fragestellung betreffen. Im Gegenteil, wir haben hier eine hochinteressante Quelle vor uns, die es auszuschöpfen gilt. Jules Verne hat auf seiner Reise nach Norwegen im Jahre 1861 sozusagen in letzter Minute ein ganzes, auch in seinen Verkehrsmitteln (bis auf den *Skydsvogn*) uraltes Verkehrssystem beobachten können und über zwanzig Jahre später in seinem Roman »Un Billet de loterie. Le Numéro 9672« minutiös geschildert, als die einschneidenden Veränderungen, die damals ihre Schatten vorauswarfen, nämlich die Einführung der Eisenbahn und des Binnendampfschiffs, längst Realität geworden waren.

Anmerkungen:

- 1 Vgl. Charles Noël Martin: Jules Verne, sa Vie et son Œuvre. Lausanne 1971, S. 192; ders.: Préface. In: Les Œuvre de Jules Verne. Vol. 28. Lausanne 1969, S. VIII, XII f. »Un Billet de loterie. Le Numéro 9672« erschien als Band 51 in der 82 bändigen nicht illustrierten Normalausgabe im Oktavformat. Gleichzeitig wurde jeweils eine große illustrierte Ausgabe herausgegeben. Diese Edition umfaßte bis 1919 47 Bände; allerdings wurde der letzte Band schon bei der Librairie Hachette veröffentlicht, die den J. Hetzel Verlag 1914 übernommen hatte; vgl. die Publikationsliste bei Pierre André Touttain (Éd.): Jules Verne. Paris 1974, S. 348–355. Der Band »Un Billet de loterie«, der 21. dieser Ausgabe, war mit 42 Illustrationen des bekannten Künstlers Georges Roux († 1929) versehen, davon 3 in Farbe. Die Illustrationen der Erstausgabe sind in die bis heute vollständigste Verne Ausgabe, die 1966 bis 1971 bei der Édition Rencontre in Lausanne erschien und 49 Bände Werke sowie einen biographisch bibliographischen Ergänzungsband von Charles Noël Martin umfaßt (s.o.), wieder aufgenommen worden. Im folgenden wird »Un Billet de loterie« nach der Lausanner Ausgabe zitiert, in der er in Band 28 enthalten ist.
- Das »Magasin d'éducation et de récréation« war eine Gründung des Verlegers Jules Hetzel. Jules Verne war von Beginn an Mitdirektor. 41 Jahre lang versorgte er das Magazin gemäß seinem ungewöhnlichen Vertrag mit Hetzel (vgl. dazu Charles Noël Martin: Jules Verne [wie oben], S. 305ff.) Jahr für Jahr mit meist zwei Romanen, um, wie es in Hetzels Nachruf auf Verne heißt, das Gute und Schöne, das Moralische schon in den Kindern zu fördern (zitiert bei: Charles Lemire: Jules Verne 1828–1905. L'Homme. L'Écrivain. Le Voyageur. Le Citoyen. Son Œuvre. Sa Mémoire. Ses Monuments. Paris 1908, S. 67ff.). Neuere Einschätzungen sehen allerdings in Vernes Publikationstätigkeit im »Magasin« weniger den Zug moralischer Erziehung, sondern eher die Schöpfung und Darstellung einer Welt vornehmlich für die Kinder und Heranwachsenden: *For the child, imprisoned in the adult world, they [sc. die Romane] open a window on the outer world and on the past. [...], a world outside that of their parents, a world unknown to their parents*, einer Welt, die in die Zukunft mitgenommen werden kann (Michel Butor: Hommage to Jules Verne. In: New Statesman 72, 1966, 15. Juli, S. 94; ähnlich auch Ghislain de Diesbach: Le tour de Jules Verne en quatre vingts livres. Paris 1969, S. 15).
- 2 Die Herberge von Dal gehörte dabei schon früh zu den besseren Häusern (Frederik Troels Lund: Land og Folk eller en Udsigt over de almindelige Forhold i Danmark og Norge i Slutningen af det 16de Aarhundrede. [= Danmarks og Norges Historie i Slutningen af det 16de Aarhundrede I.] København 1879, S. 208). Sie war im vorigen Jahrhundert jedoch weit weniger aufwendig, als Verne glauben machen möchte; 1873 hatte sie nur vier Betten (cf. Henri Pons: Jules Verne en Norvège. In: Bulletin de la Société Jules Verne, Nr. 28, 4. trim., 1973, S. 75–78, hier S. 77).
- 3 Vgl. die strukturalistische Analyse von François Raymond: Tours du Monde et Tours du Texte: procédés verniens, procédés rousselliens. In: Ders.: Jules Verne 1: le Tour du monde. (= La Revue des Lettres Modernes 456–461). Paris 1976, S. 67–94, wo allerdings unser Roman nicht als Beispiel heran gezogen wird.
- 4 Vgl. Yves Olivier Martin: Jules Verne et le roman populaire. In: Pierre André Touttain (wie Anm. 1), S. 289–304, der aber in diesem Zusammenhang ebenfalls unseren Roman nicht nennt.
- 5 Ghislain de Diesbach (wie Anm. 1), S. 250f. sieht in der Liebe zwischen Hulda und Ole *une image du bonheur simple auquel aspirent les cœurs purs. Une atmosphère d'idylle à l'ancienne se dégage de ce roman.* (ebd., S. 251).
- 6 Bei Verne vor allem in den frühen und mittleren Romanen vorhanden. Vgl. Yves Chevreil: Questions de méthodes et d'idéologies chez Verne et Zola. »Les Cinq cents millions de la Béguem« et »Travail«. In: François Raymond (Éd.): Jules Verne 2: l'écriture vernienne. (= La Revue des Lettres Modernes [ohne Nummer]). Paris 1978, S. 69–96; Simone Vierende: Puissance de l'imaginaire. In: Pierre André Touttain (wie Anm. 1), S. 152–171.
- 7 Vgl. hierzu und zu allen anderen angesprochenen Punkten auch Yves Olivier Martin (wie Anm. 4), der aber ebenfalls unseren Roman nicht als Beleg heranzieht, wo er herangezogen werden könnte, sondern ausgerechnet im Zusammenhang mit dem Schrecklichen, das ja gerade hier kaum eine Rolle spielt – ein Beleg dafür, wie wenig bekannt dies Werk selbst in Fachkreisen ist. Simone Vierende dagegen verweist in der Diskussion über die Rolle von Waisen und Halbwaisen in Vernes Werk ausdrücklich auf »Un Billet de loterie« (Jules Verne et le roman initiatique. Contribution à l'étude de l'imaginaire. Paris 1973, S. 339).
- 8 Yves Olivier Martin (wie Anm. 4).
- 9 z.B. Charles Lemire (wie Anm. 1), S. 80ff., der, Prof. Mario Turiello aus Neapel zitierend, *la délicatesse, le pathétique, le réelle profond* im Werk Vernes bewundert und dazu acht seiner Meinung nach in dieser Hinsicht ausgezeichnete Romane nennt, darunter »Un Billet de loterie«.
- 10 Charles Noël Martin: Préface (wie Anm. 1), S. XV.

- 11 Ders.: Jules Verne (wie Anm. 1), S. 192.
- 12 Kenneth Allott (Jules Verne. New York 1970) spricht z.B. von vier Perioden, ebenso, nach Marcel Moré, auch Jean Paul Faivre: *Le Romancier des Sept Mers*. In: Pierre André Touttain (wie Anm. 1), S. 264–283, bes. S. 270. Ghislain de Diesbach (wie Anm. 1, S. 11ff.) rechnet mit drei Abschnitten, zwei Lebensperioden und als dritter die der posthumen Editionen. Diesbach nimmt zwar ein paar Romane nach 1885 aus, hält die meisten aus der zweiten Periode aber schlicht für platt: *Mieux vaut les passer sous silence* (ebd., S. 13). »Un Billet de loterie« nennt er hier gar nicht erst.
- 13 Charles Noël Martin: Jules Verne (wie Anm. 1), S. 302f.
- 14 Als erster hat wohl Michel Butor auf die Qualität der Landschaftsschilderungen hingewiesen (*Dix poètes en un seul*. In: Arts, 11. Jan. 1952, S. 10; später öfter). Vgl. dazu auch Daniel Compère: *Approche de l'île chez Jules Verne*. (= thèmes et mythes 15). Paris 1977, S. 30ff.; Urs Widmer: Jules Verne: Bourgeois und Schreibtisch-Träumer. In: Du. Kulturelle Monatsschrift 30, 1970, S. 434–436, hier S. 435; Roger de la Fuÿe (*Le Paysage dans l'œuvre de Jules Verne*. In: Europe 33, no. 112–113, April/Mai 1955, S. 64–90) vergleicht diese Landschaftsbeschreibungen mit denen großer Maler. Das von Roland Barthes (*Par où commencer?* In: Poétique 1, 1970, S. 3–9 [wieder abgedruckt in: ders.: *Nouveaux essais critiques*. Paris 1972, S. 145–155]) herausgearbeitete »große Eröffnungsbild« findet sich in unserem Roman in Kapitel 2.
- 15 Meine Übersetzung beruht mehr oder weniger auf der der deutschsprachigen Gesamtausgabe, die 1873–1911 bei Hartleben in Wien, Pest und Leipzig erschien. Etliche offenkundige Fehler habe ich stillschweigend verbessert und versucht, allzu gestelzte Wendungen zu ersetzen, die Vernes flüssigen Stil kaum noch durchschimmern lassen. Die im folgenden in Klammern angegebenen Fundstellen bieten die Kapitelnummer und die Seitenzahl der Lausanner Werkausgabe.
- 16 Vgl. Ghislain de Diesbach (wie Anm. 1), S. 98 und 251.
- 17 In den (Pseudo-)Charakterisierungen begegnen nicht nur die Eigenschaften, die für das Vernesche Typenkaleidoskop bezeichnend sind, sondern sie sind hier sogar in positiver Hinsicht noch über das übliche Maß hinausgetrieben. Vgl. das Kapitel »Les Scandinaves« bei Ghislain de Diesbach (wie Anm. 1), S. 98f.; ferner Yves Olivier Martin (wie Anm. 4), bes. S. 291–293. Auch die Physiognomie gehört wesentlich in diesen Zusammenhang: *Le visage est donc le miroir de l'âme ...* (Marie Hélène Huet: *L'histoire des Voyages extraordinaires. Essai sur l'œuvre de Jules Verne*. [= avant siècle 14.] Paris 1973, S. 34). Zur Typisierung der Figuren als Träger mythologischer Ideen cf. Simone Vierre: *Puissance* (wie Anm. 6), S. 171.
- 18 *Que de tendresse et de sentiment ...* (Charles Lamire [wie Anm. 1], S. 95).
- 19 Blondheit ist für Verne nach Yves Olivier Martin (wie Anm. 4, S. 292) Symbol der unbefleckten Unschuld, des Lichtes, der strahlenden und keuschen Schönheit.
- 20 Sie ist, bis auf die kleine Schwäche, sich zum Besten der Familie mit dem Wucherer eingelassen zu haben, durchaus positiv zu sehen, im Gegensatz zur Auffassung von Simone Vierre, die der Mutter Kälte und Ferne zu den Kindern unterstellt (Jules Verne [wie Anm. 7], S. 292). Solch positive Auffassung vom norwegischen Menschen findet sich auch in Vernes Roman »L'Épave de Cynthia« von 1885, den er mit André Laurie (d.i. Paschal Grousset) zusammen verfaßt hat.
- 21 ... *la Norvège, dont la peinture élogieuse souligne bien qu'il s'agit chez Jules Verne d'une préoccupation politique fondamentale ...* (Jean Chesneaux: Jules Verne. Une lecture politique. Paris 1982, S. 52). Um so erstaunlicher, daß z.B. bei Marie Hélène Huet (wie Anm. 17) trotz ihrer starken Betonung des Politischen in vielen Romanen Vernes auf den S. 33–40 und 122 »Un Billet de loterie« nicht erwähnt wird.
- 22 Vgl. Urs Widmer (wie Anm. 14), S. 435; Daniel Compère: *Un billet de loterie*. In: Bulletin de la Société Jules Verne, no. 44, 4. trim., 1977, S. 103–106, hier S. 104f. Verne stand politischen Fragen sehr interessiert gegenüber. Von 1888 an war er jahrelang in Amiens kommunaler Abgeordneter der Radikalsozialisten; vgl. Charles Noël Martin: Jules Verne (wie Anm. 1), S. 193ff.
- 23 Urs Widmer (wie Anm. 14), S. 434.
- 24 Ebd.; ferner Harrison Forman: *Verne – His Visions and Voyages*. In: Saturday Review 42, 14.3.1959, S. 36f. Diese Auffassung beruht wohl letztlich auf der auch von Widmer wiederholten Anekdote, der junge Jules habe ausreißen und zur See gehen wollen, sei aber von den Eltern wieder eingefangen worden und habe dabei gesagt: *Von jetzt an will ich nur noch im Traum reisen*.
- 25 Urs Widmer (wie Anm. 14), S. 435; Harrison Forman (wie Anm. 24); Michel Butor (wie Anm. 1), wobei Extreme in der Einschätzung der Reiseromane sowohl als Initiationsromane als auch als eine Art Baedeker vorkommen (Simone Vierre: Jules Verne [wie Anm. 7], S. 118).
- 26 Ein Aspekt, den besonders Jacques Boudet (*Jules Verne et les mondes du XIXe siècle*. In: Arts et lettres 15, 1949, S. 78–99) herausgearbeitet hat. – Vgl. ferner Harrison Forman (wie Anm. 24); Michel Butor (wie Anm. 1); Urs Widmer (wie Anm. 14); Ghislain de Diesbach (wie Anm. 1), S. 15ff.

- 27 Die Liebe zur See und zur Seefahrt spricht aus vielen Werken Vernes. Vgl. dazu u.a.: François Berge: Jules Verne, romancier de la navigation. In: Revue générale 121, 15.4.1929, S. 455–468; »Souvenirs d'enfance et de jeunesse«. In: Pierre-André Touttain (wie Anm. 1), S. 57–72; Yves Olivier Martin (wie Anm. 4), S. 293ff. Verne hat nacheinander drei Yachten besessen, zwei Segelyachten und eine Dampfyacht (immerhin mit 9 Mann Besatzung), mit denen er manche Seereise unternahm, ehe er wohl infolge von persönlichen Erlebnissen wie dem 1886 von einem Verwandten auf ihn verübten Attentat 1887 die SAINT MICHEL III verkaufte und nie mehr zur See fuhr. Vgl. dazu Olivier Dumas: Jules Verne et la mer. In: Cols bleus, no. 1255, 18.11.1972, S. 6–12; ferner Jean Paul Faivre (wie Anm. 12), S. 268ff.; Ghislain de Diesbach (wie Anm. 1), S. 25.
- 28 Marguerite Allotte de la Fuÿe: Jules Verne. Sa vie, son œuvre. Paris 1928, S. 113 (zur zweiten Reise, allerdings hauptsächlich über Schottland, S. 211ff.). Danach Bernard Frank: Jules Verne et ses voyages d'après l'ouvrage biographique de M. Allotte de la Fuÿe et les documents fournis par les héritiers. Paris 1941, S. 101, 173ff., z.T. mit wörtlichen Übernahmen aus Allotte de la Fuÿes Werk. Vgl. ferner Ghislain de Diesbach (wie Anm. 1), S. 22, 24, 98; Pierre-André Touttain (wie Anm. 1), S. 18; Charles Noël Martin: Jules Verne (wie Anm. 1), S. 68f.; ders.: Préface (wie Anm. 1), S. XIIIf. Simone Vierre (Jules Verne [wie Anm. 7], S. 118, Anm. 37, S. 271) führt ein bisher unpubliziertes Tagebuch dieser Reise an, das evtl. nähere Aufschlüsse geben könnte.
- 29 Thomas Ostwald: Jules Verne. Leben und Werk. Braunschweig 1978, S. 41.
- 30 Auch in einem bei Pierre-André Touttain (wie Anm. 1), S. 69 abgedruckten Brief an George Kahn stellt Verne ausdrücklich fest, daß er von Nordeuropa Schottland, Dänemark, Schweden und Norwegen kenne.
- 31 Henri Pons (wie Anm. 2).
- 32 Das Werk hat mir leider nicht im Original vorgelegen, so daß ich hier nach Pons (wie Anm. 2) zitieren muß: *Avant de nous remettre en route, nous parcourons le livre des voyageurs qui n'a plus été renouvelé depuis quarante ans... Jules Verne l'auteur des »Voyages Extraordinaires« est passé à Dal il y a 12 ans: une page du registre porte une note écrite de sa main: il déploie une faute d'orthographe commise par un de ses compatriotes, et il écrit: »C'est fâcheux pour l'honneur de la France«.* Die Episode des grammatisch falschen Eintrags ins Gästebuch ist in den Roman »Un Billet de loterie« eingegangen (Kap. 2, S. 315).
- 33 Und vermutlich 1882 geschrieben worden ist (Charles Noël Martin: Préface [wie Anm. 1], S. XIIIf.). Verne war in der Erfüllung seines Vertrages mit Hetzel der Zeit stets voraus. 1897 schrieb er schon an Romanen für 1903! So konnten nach seinem Tod 1905 noch weitere 14 Bände erscheinen. Cf. Robert Taussat: L'anarchisme divin: de l'île Lincoln à l'île Hoste. In: Pierre-André Touttain (wie Anm. 1), S. 242–255, bes. S. 245. Ferner Ghislain de Diesbach (wie Anm. 1), S. 13f.
- 34 Henri Pons (wie Anm. 2), S. 76.
- 35 Vgl. Pierre Terrasse: Jules Verne et les chemins de fer. In: Pierre-André Touttain (wie Anm. 1), S. 311–316. Übrigens hat Verne den Verkehrsmitteln stets sehr viel Aufmerksamkeit gewidmet, im Gegensatz zu Harrison Formans Behauptung (wie Anm. 24).
- 36 Bei Henri Pons (wie Anm. 2), S. 77.
- 37 Der deutsche Übersetzer hat zwar in einer Anmerkung zu Kap. I die Beförderungspflicht sachlich richtig aufgefaßt, aber er hat stets falsch übersetzt. Er verwechselt das von Verne gebrauchte norwegische Wort *skyssje* (in damaliger Schreibweise *skydse*) »befördern« mit *skytte* »schießen« und spricht daher immer von »Schußwagen« usw. Ich verwende im folgenden nur »Wagen« oder belasse es bei den norwegischen Ausdrücken.
- 38 Vgl. dazu Sverre Steen: Bisysler for Bøndene Arbeid og Markedsferder. In: Bidrag til Bondesamfundets Historie. I: Jordbruk og Bondesysel. (= Instituttet for sammenlignende Kulturforskning, Serie A, Bd. XIV/I.) Oslo 1933, S. 232–288, bes. S. 260ff.; ders.: Veiene og leden i Norden. In: Nordisk Kultur XVI, 1933, S. 217–228. Für die ältere Zeit vgl. Nils Friberg, Aulis Oja und Rolf Fladby: Skjutsvåsen. In: Kult. Leksikon f. Nordisk Middelalder. Bd. 15. København etc. 1982, Sp. 592–595.
- 39 Bis ins 17. Jh. gab es keine echten Fahrwege ins Landesinnere. Der erste wurde 1624 zu den Silberminen von Kongsberg angelegt. Vgl. Frederik Troels-Lund (wie Anm. 2), S. 185. Bis dahin gab es außer Fußsteigen allenfalls Reitpfade.
- 40 Bei Henri Pons (wie Anm. 2), S. 76f.: *C'est le plus primitif des véhicules: qu'on s'imagine une petite voiture à deux roues, sans ressorts, sans coussins, sans soufflet, sans marche-pied. Au milieu sur le timon est posée une sorte de coquille arrondie qui sert de siège, et qui peut recevoir une seule personne, pourvu qu'elle n'ait pas trop d'embonpoint. Derrière la voiture est adaptée une petite planche où l'on met les bagages...*
- 41 Vgl. Frederik Troels-Lund (wie Anm. 2), S. 185.

- 42 Bei Henri Pons (wie Anm. 2), S. 77: *le chemin n'est qu'un sentier étroit, longeant des précipices, raide et bosselé et notre patache n'a point de ressort.*
- 43 Fredrik Troels Lund (wie Anm. 2), S. 186.
- 44 Über Bergen äußert Verne sich sehr angetan (Kap. 13, S. 420f.), ganz im Gegensatz zu seiner Meinung über Oslo/Christiania; hier kann er außer der schönen Lage nichts Bemerkenswertes entdecken (Kap. 17, S. 468).
- 45 Also nicht 48 Stunden, wie Henri Pons (wie Anm. 2, S. 78) meint.
- 46 Ebd.
- 47 Daniel Compère (wie Anm. 22, S. 104) erwähnt besonders die von Verne vermutete dritte Höhle beim Rjukan Fall (Kap. 8, S. 363), die tatsächlich bei der Bändigung des Wasserfalls sichtbar wurde.
- 48 Vgl. Detlev Ellmers und Uwe Schnall: Binnenschifffahrt. In: Hoops Reallexikon der Germanischen Altertumskunde. 2. Aufl., Band 3. Berlin 1978, S. 10–23.
- 49 Nach Ludwig Pauli: Die Alpen in Frühzeit und Mittelalter. München 1980, S. 263f.
- 50 Vgl. Keld Hansen und Jan Skamby Madsen: Barkbåde. In: dies.: Barkbåde. Roskilde 1981, S. 3–16, bes. S. 4f.; Christer Westerdahl: Är verkligan Byslättyndet en barkkanot? In: Meddelanden från Marin arkeologiska Sällskapet 2, 1979, nr. 3, S. 30f.
- 51 Christer Westerdahl: »Et sätt som liknar them uti theas öfriga lefnadsart«. Om äldre samiskt båtbygge och samisk båthantering. (= Skrifter utg. av Johan Nordlander sällskapet 11). Umeå 1987, passim, mit weiterführender Literatur.
- 52 Detlev Ellmers: Vor- und frühgeschichtlicher Boots- und Schiffbau in Europa nördlich der Alpen. In: Herbert Jankuhn u.a. (Hrsg.): Das Handwerk in vor- und frühgeschichtlicher Zeit. Teil II: Archäologische und philologische Beiträge. Göttingen 1983, S. 471–534, bes. S. 518–524.
- 53 Es sei darauf hingewiesen, daß bei der Bergung des Nydam Bootes auf dessen Boden Reisigmatten gefunden worden sind. (Conrad Engelhardt: Nydam Mosefund. Kopenhagen 1865, S. 9). Möglicherweise haben wir auch in dieser Hinsicht durch Verne einen letzten Nachklang einer sehr alten, doch praktischen Sitte überliefert.